

Da Cowes a Newport

di Claudio Ressmann



La più antica regata del mondo ancora disputata ai giorni nostri ebbe inizio nel lontano 1851, quando il commodoro John Cox Stevens, uno dei fondatori del *New York Yacht Club* (NYYC) attraversò l'Atlantico con la goletta *America* che doveva rappresentare lo *yachting* statunitense in occasione dell'Esposizione Universale che si doveva svolgere a Londra in quell'anno.

Si trattava di una imbarcazione (disegnata da George Steers) con caratteristiche nuove, addirittura rivoluzionarie nei confronti dei canoni progettuali europei dell'epoca: lunga fuoritutto 30,80 m (28,5 al galleggiamento) e larga 6,85, presentava due alberi marcatamente inclinati verso poppa, capaci di sostenere 488 mq di vele di cotone (non di lino), cucite a macchina (non a mano) e di taglio molto più "magro" del consueto.

La caratteristica più importante riguardava però lo scafo, diverso da quelli tradizionali, con le linee di prua affilate e con il baglio massimo spostato verso poppa secondo i concetti che sono all'origine di tutti gli yacht moderni, piuttosto larghi e panciuti a differenza di quelli inglesi dell'epoca, lunghi ed affusolati.

Il 22 agosto l'*America* venne invitata a partecipare ad una regata intorno all'isola di Wight, nella Manica, organizzata dal conte di Wilton, socio del *Royal Squadron Yacht Club*, il più aristocratico ed esclusivo circolo velico britannico. In palio era la preziosa "One Hundred Guinea Cup" (Coppa delle cento ghinee), una brocca del peso di tre chili e

La Coppa America dal 1851 al 1970

mezzo, realizzata in argento dai gioiellieri londinesi R. & G. Garrard e offerta dal Principe Alberto. Alla regata erano iscritti i 16 mi-

gliori yacht del Regno Unito, condotti dai più esperti skipper dell'epoca (un vero e proprio Gotha della vela), tra quali gli allibratori non esitarono ad identificare un vincitore tra i compatrioti, ignorando del tutto Stevens e la sua *America*.

Le cose tuttavia andarono diversamente poiché sin dalle prime battute la rivoluzionaria goletta assunse la posizione di testa, mantenendola per tutto il percorso e vincendo con un clamoroso distacco. A questo proposito ha costituito una ghiotta preda per i cronisti vittoriani il laconico quanto significativo dialogo dal quale la Regina Vittoria apprese tale notizia dal *captain* dello yacht reale *Victoria and Albert*, alla fonda nei pressi del traguardo.

Mentre erano in plancia e l'ufficiale scrutava l'orizzonte con il binocolo, la Regina chiese se i concorrenti erano in vista: "Are the yachts in sight?" La risposta fu laconica: "Only the America, Your Majesty" "Who is second?" (Chi è il secondo?) incalzò la Regina, "Ah, Your Majesty, there is no second". (Maestà, non c'è secondo) fu la desolata risposta, dal momento che il primo yacht britannico sulla sua scia (l'*Aurora*) era in ritardo di almeno otto minuti.

La Coppa dalle Cento Ghinee attraversò così l'Atlantico e rimase in possesso del commodoro Stevens che nel 1857 la donò al NYYC, i cui soci decisero di metterla in palio sotto forma di *challenge* internazionale con il nome di America's Cup.

Gli inglesi tentarono per la prima volta di riportare a casa il trofeo nel 1870 con *Cambria*, disegnato da Michael Ratsey per Lord James Ashbury. La regata venne disputata il successivo 8 agosto, questa volta in condizioni invertite rispetto al passato: infatti contro il *Cambria* erano 15 scafi delle flotte di New York e di Boston che relegarono lo yacht britannico al decimo posto in tempo reale (8° in tempo compensato) al termine delle 35 miglia del percorso tra Long Beach e il battello-fanale di Sandy Hooks. Vinse la regata *Magic* di Franklin Osgood, al cui timone era Andrew Comstock.

Ad ottenere di poter gareggiare contro un solo defender alla volta fu lo stesso Ashbury, il quale tornò l'anno successivo a New York per una nuova sfida con un'altra creatura di Ratsey, *Livonia*, una goletta da 38,5 metri di lunghezza fuoritutto, con circa 1.700 mq di velatura. Si alternarono i tre defender (*Columbia*, *Sappho* e *Dauntless*), di fronte ai quali lo sfidante dovette soccombere, ma in un certo senso spianò la strada ai suoi successori: il NYYC decise, che dalla terza edizione in poi avrebbe gareggiato un solo defender.

Le due sfide successive pervennero dallo stesso continente americano, poiché furono lanciate dai canadesi nel 1876 con *Countess of Dufferin* e nel 1881 con *Atalanta*, sconfitte, rispettivamente da *Madeleine* e da *Mischief*. Da notare che il secondo difensore era di proprietà di un cittadino inglese per cui si possono facilmente immaginare quali siano state le reazioni in Gran Bretagna ...

Dopo i canadesi, i challenger britannici ripresero a tentare la grande avventura sempre con esito negativo. Così nel 1885 *Puritan* si impose sullo sfidante *Genesta*, nel 1886 *Mayflower* ebbe la meglio su *Galatea*, mentre l'anno successivo *Volunteer* vinse facilmente *Thistle*, progettato da Gorge Watson, nonostante avesse al timone John Barr, asso della vela internazionale.

Miliardari alla ribalta

Nonostante questi insuccessi britannici, il desiderio di riportare in Patria la storica brocca continuava ad essere vivissimo, tanto da coinvolgere nei due opposti schieramenti note personalità del mondo finanziario e industriale, che sarebbero poi passate alla storia della competizione come l'eccentrico Windham Thomas Wyndham-Quin, quarto conte di Dunraven, armatore della serie di sfidanti *Valkyrie*, e come il magnate statunitense



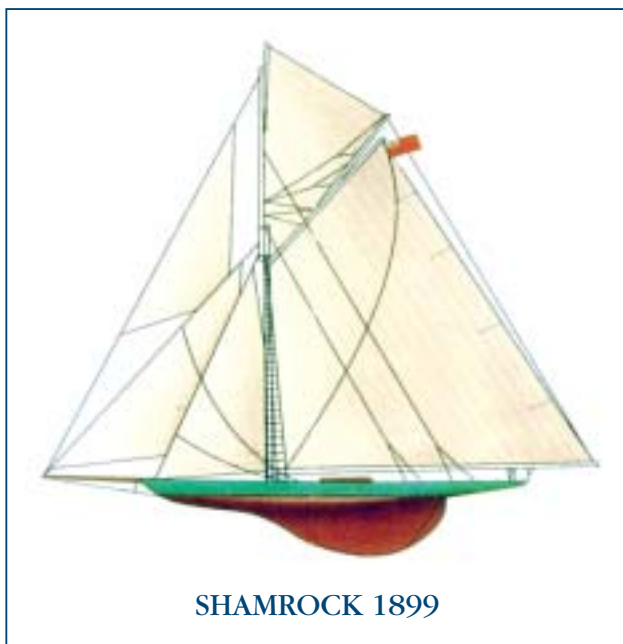
Una immagine pittorica dell'*America* in navigazione, tratta da una stampa dell'epoca. In apertura la mitica Coppa, realizzata dalla gioielleria londinese Garrard

Cornelius Vanderbilt e il finanziere Pierpoint Morgan. Questi ultimi si affidarono per la costruzione del defender al giovane e promettente progettista Nathanael G. Herreshoff, il quale per la sfida del 1893 disegnò il *Vigilant*, che, condotto da William Hansen, ebbe la meglio sul *Valkyrie II*, nato dai piani di un altro grande architetto navale, George Watson.

Fu sempre Herreshoff a progettare il difensore per la sfida successiva, il *Defender*, realizzato in bronzo, acciaio e alluminio, e fu sempre Watson a disegnare lo sfidante, *Valkyrie III*. Il risultato della sfida fu oggetto di una serie di strascichi giudiziari, che si conclusero con l'assegnazione della vittoria al defender, suscitando lo sdegno di Dunraven.

A questo punto sul palcoscenico della Coppa America, fece la sua comparsa un nuovo facoltoso sfidante, il baronetto irlandese di origini scozzesi Sir Thomas Lipton, re del tè, il cui nome sarebbe stato legato per un trentennio alle vicende della regata più antica del mondo.

Dinamico uomo d'affari arricchitosi con l'importazione dell'aromatica foglia, materia prima della bevanda che alle cinque di pomeriggio compare puntualmente nella stragrande maggioranza delle case britanniche, risultava però poco gradito agli aristocratici soci del *Royal Squadron Yacht*



SHAMROCK 1899

Il primo della serie degli *Shamrock* del "re del tè", il baronetto irlandese sir Thomas Lipton, venne battuto nella sfida del 1899

Club, sotto il cui guidone gareggiavano le sue barche, a causa delle origini plebee (era figlio di un droghiere di Glasgow).

Fermamente deciso a riportare in Gran Bretagna la Coppa, Lipton commissionò a William Fife, uno dei più noti progettisti europei, un *challenger* che ricalcasse senza falsi pudori le linee degli avversari statunitensi. Nacque così, per la sfida



SHAMROCK V 1930

Anche l'ultimo *Shamrock*, il V, fu sconfitto nel 1930 dal modernissimo *Enterprise*, disegnato da Sterling Burgess

del 1899, nei cantieri londinesi *Thornycroft*, il primo di quella che sarebbe stata la lunga serie degli *Shamrock*, con una lunghezza fuoritutto di 39,6 metri, una larghezza di 7,6 ed una superficie velica di 1.253 metri quadrati.

Da notare che lo *Shamrock I* si trasferì a New York a rimorchio di un vapore, circostanza che si verificò per la prima volta nella storia della Coppa, poiché in precedenza i challenger avevano dovuto raggiungere il campo di regata della sfida con i propri mezzi.

Per la realizzazione del difensore, Pierpoint Morgan si rivolse all'ormai collaudato Herreshoff e così nacque il *Columbia*, (scafo in bronzo al manganese e acciaio) che nell'ottobre 1899 condotto dal fuoriclasse Charlie Barr, fece naufragare senza misericordia le illusioni del baronetto.

Per nulla scoraggiato questi, che nel frattempo era stato nominato socio onorario del NYYC, rinnovò la sfida per il 1901, ordinando a George L. Watson un secondo *Shamrock*, di poco più grande del primo: la lunghezza fuoritutto salì a 42 metri e la superficie velica a 1.320 metri quadrati. Gli americani confermarono, come defender, il *Columbia* affidato al collaudato Charlie Barr che riuscì a superare il rivale con un pesante tre a zero.

Lipton tornò all'attacco nel 1903 con lo *Shamrock III*, progettato da William Fife e dotato di uno scafo in acciaio speciale al nickel. Pareva fosse l'occasione vincente per gli inglesi, ma sul fronte avversario non si era davvero davvero perso tempo: un "sindacato" costituito da sette finanzieri capeggiati da William Rockefeller e da Cornelius Vanderbilt, aveva incaricato l'inossidabile Herreshoff di costruire un defender eccezionale, con scafo in lamiere di bronzo marino, le cui dimensioni sarebbero rimaste imbattute tra i protagonisti della storica competizione.

Si trattava del *Reliance* lungo 43,80 metri, largo 7,86, con un albero in acciaio capace di sostenere un piano velico di 1.501 mq. Tale "mostro", sempre con Charlie Barr al timone, schiacciò letteralmente il terzo *Shamrock* e di sfide, per un po' di tempo, non se ne sentì parlare.

Lipton però, in cuor suo, maturava sempre fieri propositi di rivalsa, per cui non esitò a farsi progettare da Charles Nicholson lo *Shamrock IV*, in previsione della tredicesima sfida programmata per il 1914.

La sua ansia competitiva, divenuta una vera e propria ossessione, fu frenata dal primo conflitto mondiale per cui *Shamrock IV*, una volta giunto a New York, venne messo "in conservazione" in at-

tesa di tempi migliori, che giunsero solo nel 1920, quando la rispolverata creatura di Lipton venne opposta al *Resolute*, (progettato sempre da Herreshoff) alla cui barra era addirittura il ministro della Marina statunitense, Charles Francis Adams.

Questa volta, il difensore vinse con un margine eccezionalmente modesto (3 a 2) e questa edizione della Coppa è ricordata come la regata disputata tra i più grandi *yacht* a vela all'epoca esistenti.

La classe J

In occasione della quattordicesima sfida (1930), lanciata ancora una volta dall'anziano, ma sempre combattivo "re del tè", vennero varate numerose innovazioni. Anzitutto nell'ambito della *Universal Rule*, venne adottata la classe "J" che limitava le dimensioni degli scafi, rispetto al passato.

Per le regate di Coppa fu stabilito un *rating* pari a 75, con lunghezze al galleggiamento comprese tra 22,9 e 26,5 metri. Con l'adozione della formula di classe, le regate sarebbero state disputate senza alcun compenso e, soprattutto, gli scafi (sui quali, tra l'altro, venne per la prima volta utilizzata la randa Marconi) sarebbero stati meno costosi rispetto a quelli impiegati in precedenza.

Queste novità valsero ad attirare nuovo interesse nei confronti della competizione ed a stimolare progettisti e costruttori navali. Oltre a ciò, il cam-

po di regata venne spostato dalle affollate acque di Long Island a quelle di Newport, nel Rhode Island, una località dove si poteva fare affidamento, oltretutto, su venti costanti e di buona intensità.

Il baronetto irlandese ordinò a Charles E. Nicholson lo *Shamrock V*, mentre il sindacato statunitense prescelse tra i vari scafi in lizza *Enterprise*, disegnato da Sterling Burgess, il cui albero, in lega leggera e realizzato da una fabbrica di aeroplani, consentì di risparmiare ben una tonnellata di peso. Al suo timone il suo armatore, il miliardario Harold Vanderbilt, vinse quattro delle cinque regate della sfida 1930, per cui Lipton dovette tornare ancora una volta deluso in Gran Bretagna dove sarebbe poi morto, nell'ottobre dell'anno successivo, nel suo castello in Scozia.

Il suo posto venne preso da un altro baronetto, questa volta proveniente dall'industria aeronautica, Sir Thomas Octave Murdoch Sopwith, costruttore durante la Grande Guerra dei famosi aerei da caccia "Camel", il quale si rivolse nuovamente a Nicholson per il suo *Endeavour*, che fu giudicato dai tecnici il capolavoro del progettista inglese ed uno dei più veloci "J" del suo tempo. La quindicesima sfida, lanciata nel 1934, fu disputata contro *Rainbow*, altra creatura di Burgess, e si tradusse in una ennesima delusione per gli sfidanti: così come quella successiva (1937) tra il secondo *Endeavour* e il *Ranger*, sempre degli stessi progettisti.

Barche e skipper difensori e sfidanti in Coppa America dal 1870 al 1970

| Difensori | | Sfidanti | |
|-------------------------|--|--|-----|
| I | 1870 <i>Magic</i> (A. Comstock – USA) | <i>Cambria</i> (J. Tannock – GBR) | 1-0 |
| II | 1871 <i>Columbia</i> (N. Comstock – USA) <i>Sappho</i> (S. Greenwood – USA) | <i>Livonia</i> (J.R. Woods – GBR) | 4-1 |
| III | 1876 <i>Madeleine</i> (J. Williams – USA) | <i>C.of Dufferin</i> (J. Ellsworth – CAN) | 2-0 |
| IV | 1881 <i>Mischief</i> (N. Clock – USA) | <i>Atalanta</i> (A. Cuthberth – CAN) | 2-0 |
| V | 1885 <i>Puritan</i> (A. Crocker – USA) | <i>Genesta</i> (J. Carter – GBR) | 2-0 |
| VI | 1886 <i>Mayflower</i> (M.B. V.Stone – USA) | <i>Galatea</i> (D. Bradford – GBR) | 2-0 |
| VII | 1887 <i>Volunteer</i> (H.C. Haff – USA) | <i>Thistle</i> (J.Barr – GBR) | 3-0 |
| VIII | 1893 <i>Vigilant</i> (W. Hansen – USA) | <i>Valkyrie II</i> (W. Cranfield – GBR) | 3-0 |
| IX | 1895 <i>Defender</i> (H.C. Haff – USA) | <i>Valkyrie III</i> (W. Cranfield – GBR) | 3-0 |
| X | 1899 <i>Columbia</i> (C. Barr – USA) | <i>Shamrock I</i> (A. Hogarth – GBR) | 3-0 |
| XI | 1901 <i>Columbia</i> (C. Barr – USA) | <i>Shamrock II</i> (E.A. Sycamore – GBR) | 3-0 |
| XII | 1903 <i>Reliance</i> (C. Barr – USA) | <i>Shamrock III</i> (R. Wringe – GBR) | 3-0 |
| XIII | 1920 <i>Resolute</i> (C.F. Adams – USA) | <i>Shamrock IV</i> (W.T. Burton – GBR) | 3-2 |
| Classe "J" | | | |
| XIV | 1930 <i>Enterprise</i> (H.S. Vanderbilt – USA) | <i>Shamrock V</i> (N. Heard – GBR) | 4-0 |
| XV | 1934 <i>Rainbow</i> (H.S. Vanderbilt – USA) | <i>Endeavour</i> (T.O.M. Sopwith – GBR) | 4-2 |
| XVI | 1937 <i>Ranger</i> (H.S. Vanderbilt – USA) | <i>Endeavour II</i> (T.O.M. Sopwith – GBR) | 4-0 |
| Classe "12 m SI" | | | |
| XVII | 1958 <i>Columbia</i> (B. Cunningham – USA) | <i>Sceptre</i> (G. Man – GBR) | 4-0 |
| XVIII | 1962 <i>Weatherly</i> (B. Mosbaker – USA) | <i>Gretel</i> (J. Sturrock – AUS) | 4-1 |
| XIX | 1964 <i>Constellation</i> (B. Bavier – USA) | <i>Sovereign</i> (P. Scott – GBR) | 4-0 |
| XX | 1967 <i>Intrepid</i> (B. Mosbaker – USA) | <i>Dame Pattie</i> (J. Sturrock – AUS) | 4-0 |
| XXI | 1970 <i>Intrepid</i> (B. Ficker – USA) | <i>Gretel II</i> (J. Hardy – AUS) | 4-1 |



Il difensore *Intrepid* che impiegò il primo "trim tab" nella storia dello yachting e vinse nel 1967 contro l'australiano *Dame Pattie*

Il secondo dopoguerra

Superata la bufera della Seconda Guerra Mondiale ci si rese conto che la classe "J", pur avendo ridimensionato lunghezze e superfici veliche, non aveva risolto il grave problema dei costi, per cui nel 1958 il NYYC decise di approdare alla più modesta classe "12 m SI" la cui lunghezza fuoritutto oscillava intorno ai 20 metri.

Allo *Sceptre*, del sindacato inglese di Hugh Goodson, venne opposto il *Columbia*, disegnato da Olin Stephens che non ebbe difficoltà ad imporsi su tutte le quattro prove.

Tre anni dopo l'adozione della nuova formula, il NWYC si ritrovò a dovere affrontare un inedito avversario, l'Australia, dove Sir Frank Packer, proprietario di una catena di giornali, aveva deciso di finanziare una sfida, affidando ad Alan Payne la costruzione di *Gretel*, dotato di uno scafo di costruzione nazionale e di attrezzature veliche americane.

Condotto da Jock Sturrock, popolare asso della vela australiana, il 15 settembre 1962 affrontò il difensore *Weatherly*, progettato da Philip Rhodes, al cui timone era Bus Mosbacher. Il duello fu appassionante e anche se la Coppa rimase al NYYC, non passarono inosservati la grande determinazione ed il completo affiatamento dell'equipaggio "aussi".

Gli australiani, tornati in Patria, crearono un

nuovo "sindacato" e per prendere fiato, lasciarono la sfida successiva (1964) agli inglesi che portarono a Newport *Sovereign* (disegnato da David Boyd) al quale fu opposto *Constellation* (un progetto Sparkman & Stephens), condotto da Bob Bavier. Nonostante il nome trionfalistico, lo sfidante venne battuto con un sonoro quattro a zero.

Nel frattempo, gli australiani avevano lavorato sodo, realizzando su un progetto di Warwick Hood *Dame Pattie*, mentre dall'altra parte dell'Oceano si stava mettendo a punto per la XX edizione (1967) una barca rivoluzionaria in alluminio (sempre di Sparkman & Stephens), *Intrepid*, che, tra le altre novità, adottava una lunga pinna collocata a poppavia della deriva (il primo "trim tab" nella storia dello yachting) ed un pozzetto a due livelli per offrire una migliore visibilità al timoniere, che nella fattispecie era il collaudato Bus Mosbacher. Nonostante tante buone intenzioni degli "aussie", però, il risultato fu un altro quattro a zero per i difensori.

A partire dalla ventunesima edizione (1970), la classica sfida non si sarebbe più disputata, come accadeva dal 1876, tra il *defender* ed un solo sfidante. Per la prima volta, infatti, si affacciò alla ribalta *France*, finanziato dal barone Marcel Bich, meglio conosciuto come "Il re delle penne a sfera", un miliardario francese di origine valdostana che aveva intravisto nella prestigiosa competizione un'occasione per sollevare scalpore e pubblicità attorno al proprio nome e a quello della propria azienda. Pertanto la sfida fu necessariamente preceduta da una serie di regate di selezione con l'altro aspirante sfidante, l'australiano *Gretel II*,

Le cose per Bich non andarono però per il verso giusto sin dalle prime battute: qualcosa nella compagine francese non funzionava e ne fu un chiaro sintomo la frequente sostituzione dello skipper.

La crisi più completa, tuttavia, si verificò nella penultima prova durante la quale il barone, deluso ancora una volta dai suoi uomini, decise egli stesso di mettersi al timone. Accaddero così episodi inconcepibili per una competizione del livello di Coppa America. Per farla breve, a coronamento di questa ingloriosa esperienza, nell'ultima regata Bich si perse addirittura nella nebbia, tanto che *France* dovette essere rimorchiato in porto dalla Guardia Costiera.

In un tale contesto fu facile conquistare la vittoria per *Gretel II*, affidato al campione della classe "505" Jim Hardy, ma neppure il grande talento del velista australiano potette avere ragione sul veterano *Intrepid*, al cui comando Bill Ficker si impose con un secco 4 a 1. ■